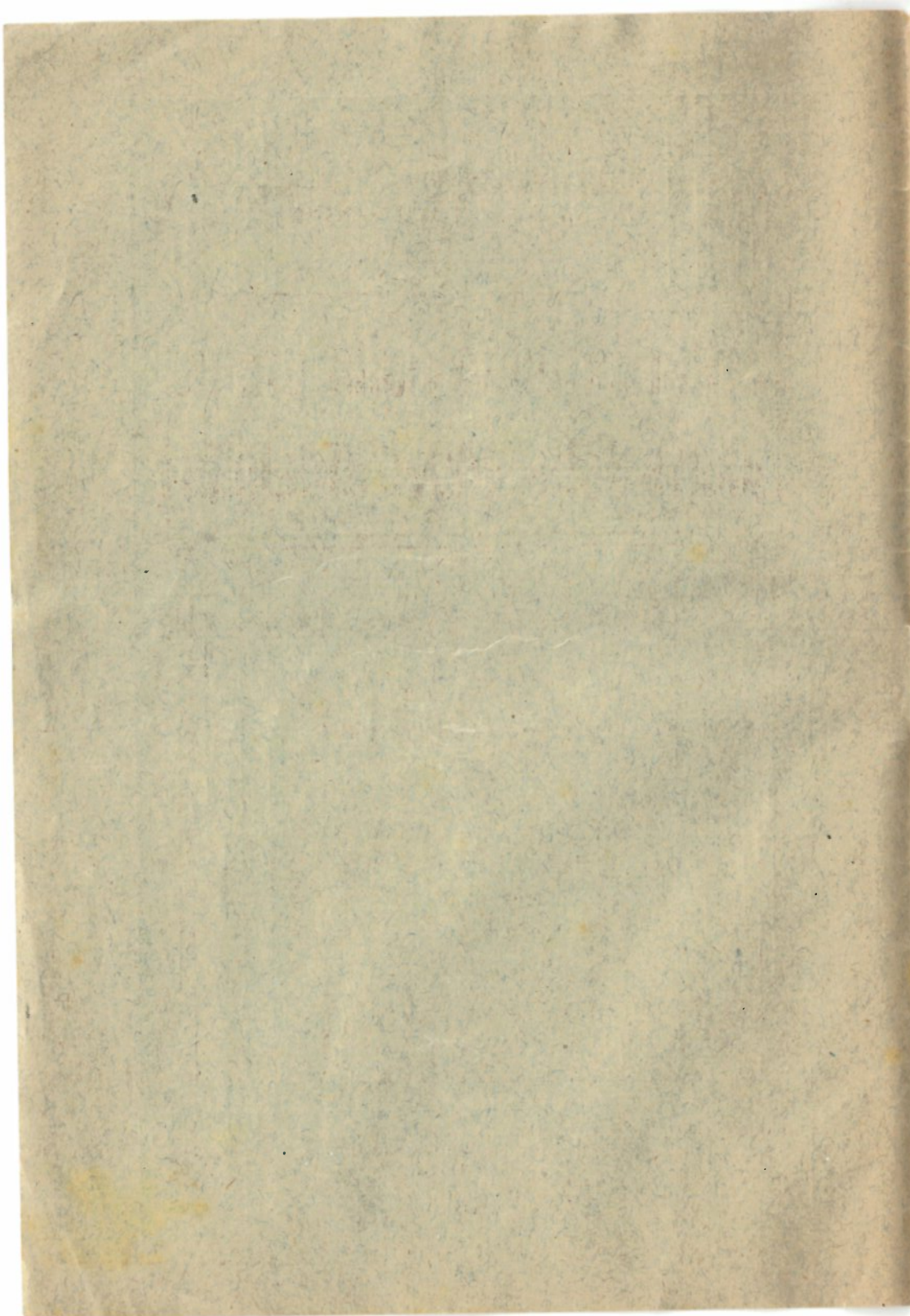
DIRETTISSIMA
FIRENZE-PRATO-BOLOGNA

Per la posa della prima pietra della nuova stazione

Prato, 12 Giugno 1921

Stabil. Lito-Tipografico Pratese
M. MARTINI

PRATO

Direttissima Firenze-Prato-Bologna

Per la posa della prima pietra della nuova Stazione :: ::

Prato, 12 Giugno 1921

PRATO
Stab. Lito-Tipografico M. Martini
1921

A QUANTI

CON INDOMITA FEDE

E CON DIUTURNA FATICA

HANNO COOPERATO E COOPERERANNO

ALL'OPERA GRANDIOSA

Queste poche pagine che la « Commissione stampa » del Comitato generale cittadino dei festeggiamenti per la posa della prima pietra della nuova stazione di Prato, ha messo insieme, non hanno affatto la pretesa di offrire una storia minuta e documentata della lunga pratica ferroviaria appena negli ultimi mesi pervenuta alla sua fase conclusiva, e neppure hanno lo scopo di gridare l'*osanna* o il *crucifice* a vivi o a morti, ricordando gli ostacoli non sempre disinteressati che hanno impicciato il disbrigo della vertenza e la realizzazione del progetto; no: esse si prefiggono un intento molto più modesto e molto più nobile: vogliono additare al popolo quanto costi di sacrificio, di tenacia e di volontà ogni passo in avanti sulla via del progresso, e vogliono esaltare, contemporaneamente, la grandezza pia del lavoro che nell'esaudimento delle aspirazioni legittime di una città o di una provincia integra e coordina il benessere e il divenire della Nazione.

La strada della civiltà è bagnata di lacrime e macchiata di sangue: per salire uno scalino, per toccare una vetta, per aggiungere un anello minuscolo alla maglia che simboleggia la difesa attiva opposta dall'uomo alla forza bruta dalla natura, molte volte generazioni intere hanno dovuto e devono vuotarsi le vene e lasciar lembi di carne nel lento e doloroso cammino: un destino fiero ed avaro grava sulla affaticante umanità e nulla concede, nulla dona, nulla consente tra i benefici e i sorrisi che fanno cara e

gradita la vita, senza adeguato compenso di affanni e di pianto, di sudori e di martòri.

Nella ora lieta presente, il pensiero memore dei Pratesi ha da protendersi un po' al di là delle contingenze momentanee e passeggiere: la cerimonia che chiama ed unisce la cittadinanza, tutti affratellando in un palpito solo di gioia e di amore, non segna semplicemente una data memoranda nella storia locale o regionale, ma corona un'opera alacre e paziente che ha reclamato trepidazioni ed amarezze, dispiaceri e disinganni: in mezzo al clangore delle trombe e al fragore dei battimani, ricordi la folla, che oggi, a buon diritto, s'allegra, l'altra folla di illustri e di oscuri, di lontani e di vicini che alla concretizzazione del disegno hanno dato, dànno o daranno il loro intelletto, il loro braccio e il loro cuore.

E dal ricordo dei collaboratori e dalla consapevolezza della vittoria civile riportata attraverso tante lotte e tanti vacillamenti, tragga l' auspicio per l' avvenire dell' alma Madre che dalla concorde attività de' figli attende la sua ricostruzione economica, politica e morale.

La Commissione Stampa: *Ferruccio E. Boffi,* Presidente — *Affortunati Eufemio, Baldini Don Stefano, Bolognesi Alfonso, Bruzzi Enrico, Canovai Dott. Tito Cesare, Cecchi Igino, Fracassini Dott. Tomaso, Franchi Ivanhoe, Giunti Labieno, Gori Oreste, Nicastro Dott. Sebastiano, Nistri Cav. Prof. Enrico, Papini Dario, Piazzesi Guelfo, Pupilli Don. Eugenio, Bacci Giovanni, Cappellini Leopoldo* Segretario.

La "pratica" per la "Direttissima"

Quando, settant'anni addietro, fu concordata tra i Governi interessati la costruzione della ferrovia Porrettana, l'Austria, dominando l'Italia, teneva guarnigioni a Bologna e a Firenze. Il problema della congiunzione ferroviaria di queste due città era un problema austriaco e come tale fu, appunto, risolto.

L'Austria mancava di uno sbocco nel Mediterraneo ed aveva vitale interesse politico e militare di avvicinarsi, col tracciato ferroviario Firenze-Bologna, quanto più fosse possibile ad un porto dell'importanza del porto di Livorno il quale, soggetto allora alla sua influenza, abbisognava di sempre nuovi e più stretti vincoli e di più saldi legami per esserle avvinto.

D'altronde, gli stessi motivi economici della monarchia Asburghese facevano dell'Austria il rappresentante di tutta quella corrente di traffici che le provincie transalpine e transappenniniche avviavano al porto di Livorno per i loro commerci con l'oltremare di occidente.

Accadde, perciò, che interessi non nazionali ma stranieri prevalessero e che il tracciato per il valico attraverso le valli del Setta e del Bisenzio presentato allora dal Ciardi e dal Giuliani — il primo de' quali, con intuito veramente profetico, fino dal 1847 in un discorso coordinato, poi, in una pubblicazione adesso assai rara stampata co' tipi del Guasti, tracciò un piano organico di ferrovie toscane — benchè offrisse una via più agevole e più breve da Bologna a Firenze e fosse preferibile per il traffico longitudinale e terrestre, venisse posposto al valico per la valle del Reno

che, facendo capo a Pistoia, avvicinava lo sbocco meridionale della linea di Livorno.

Così la nostra città non per ragioni italiane ma per il prevalere di ragioni tecniche, politiche e militari austriache, restò delusa nella sua aspettativa.

Ma, la illogicità della linea non poteva non essere apportatrice, a breve scadenza, di effetti impressionanti: la necessità di dotare le due città di Firenze e di Bologna di comunicazioni più rapide capaci di sodisfare le esigenze del traffico di tutto il versante occidentale di Italia verso la valle Padana, non tardò a farsi sentire imperiosa: donde le prime agitazioni, le prime conferenze, i primi comizi che si concretizzarono, nel 1882, in uno studio dell' ing. Antonio Zannoni il quale, col concorso dei Municipi di Siena, di Bucine, di Pianoro e Loiano e a nome di una Commissione operaia bolognese, presentò al Ministero dei lavori pubblici un progetto per una direttissima Bologna-Roma lungo le valli della Savena, del Salterno e della Sieve mediante un raccordo fra le stazioni di Bucine sulla ferrovia aretina e di Rapolano sulla Empoli-Chiusi.

Una proposta consimile per una direttissima Bologna-Roma toccante Firenze fu validamente raccomandata alla Camera dei deputati dagli on. Minghetti e Lugli nella tornata del 22 giugno 1882 ed ebbe calorosi affidamenti dall' on. Baccarini, Ministro dei lavori pubblici nel Gabinetto — uno della interminabile serie! — Depretis.

Sennonchè, l'anno dopo, nel 1883, cominciò a manifestarsi a Bologna il dubbio che fosse migliore per una ferrovia *direttissima* la valle della Setta che quella della Savena e di tale nuovo orientamento si rese interprete un chiaro ufficiale del genio, il capitano Domenico Giannitrapani cui appartiene una memoria patrocinante per la Bologna-Firenze il transito per la Val di Setta e Val di Bisenzio.

Risalgono a questo anno 1883 la costituzione del Comitato pratese presieduto da Giovanni Ciardi — che fu rappresentante di Prato al Parlamento per lo scorcio della XIII^{a} legislatura e per tutta la XIV^{a} —, la costituzione di un Comitato fiorentino che ebbe per presidente onorario Ubaldino Peruzzi e per presidente effettivo Luciano Luciani, nonchè l'adesione della amministrazione comunale, della Camera di Commercio fiorentine e del Comune di Greve alla iniziativa presa dalla Deputazione provinciale di Bologna di affidare all'ing. Giovanni Luigi Protche — l'ideatore della Porrettana — l'incarico di riferire « sulla linea proposta dall'ing. cav. Antonio Zannoni, sulla valutazione approssimativa della medesima ed anche rispetto alla possibilità e convenienza di altri tracciati rispondenti allo scopo del più breve ed utile allacciamento di Bologna con Firenze e Roma ».

L'ing. Protche accolse l'invito, e in data 23 novembre 1884 consegnò contemporaneamente alla Deputazione provinciale di Bologna e al Comitato fiorentino, la relazione pubblicata in apposito supplemento ne *La Nazione* del 30 e che segnò il passo veramente decisivo per la risoluzione del poderoso problema.

Alla Memoria, che contemplava il progetto di *massima,* dell'ing. Protche seguirono, poi, studi più particolareggiati compiuti dagli ing. Ulisse Minarelli e Antonio Dallolio e per i quali il Comune di Prato, primo fra gli altri Comuni e fra gli altri Enti, contribuì con la somma di lire cinquemila.

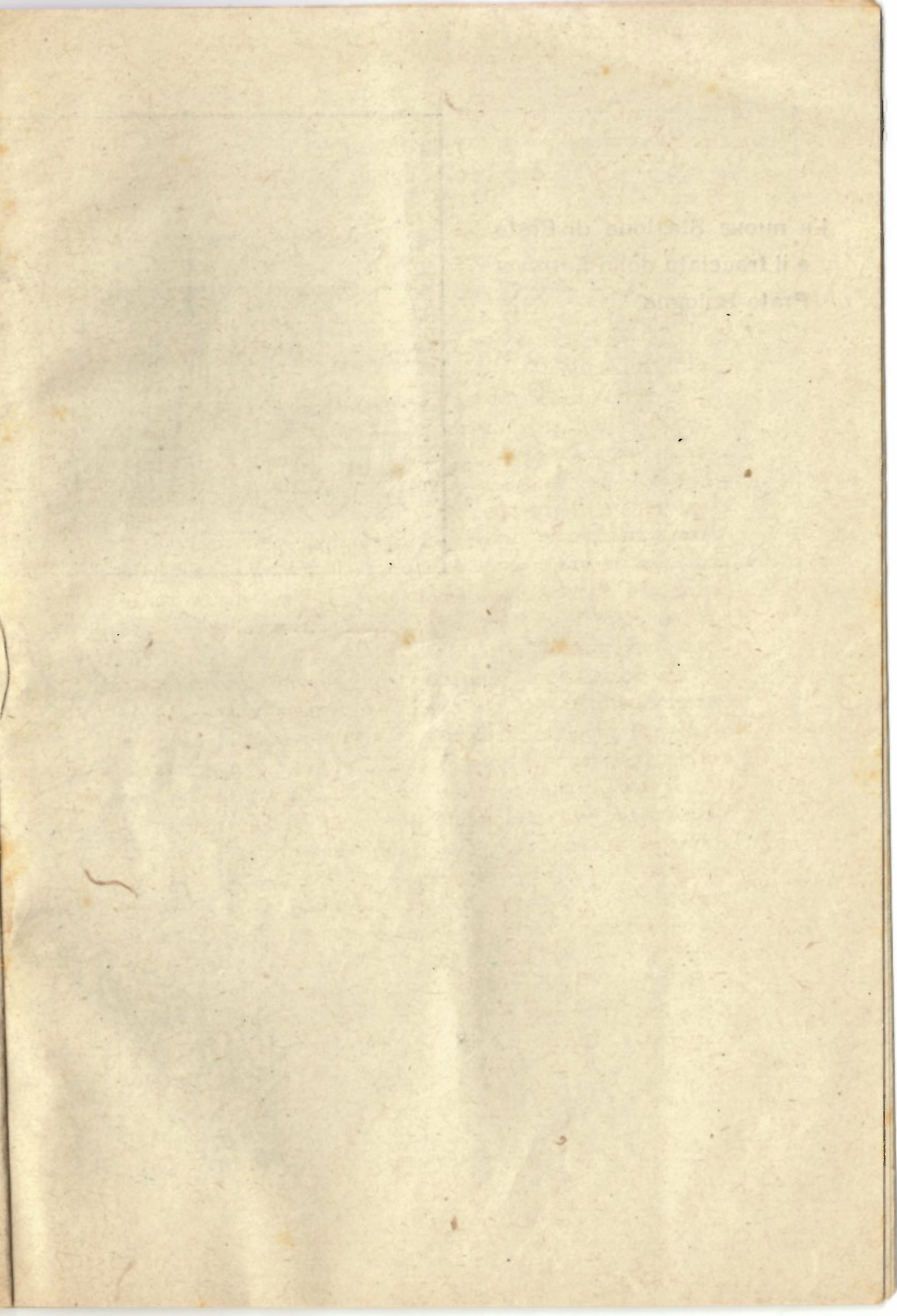
Il progetto dell'ing. Protche — mancato al mondo il 31 Marzo del 1886 — così completato dagli esami aggiuntivi degli ing. Minarelli e Dallolio, venne presentato al Ministro dei lavori pubblici, on. Genala, l'11 Gennaio dell'87, da una Commissione di cui facevano parte per Prato

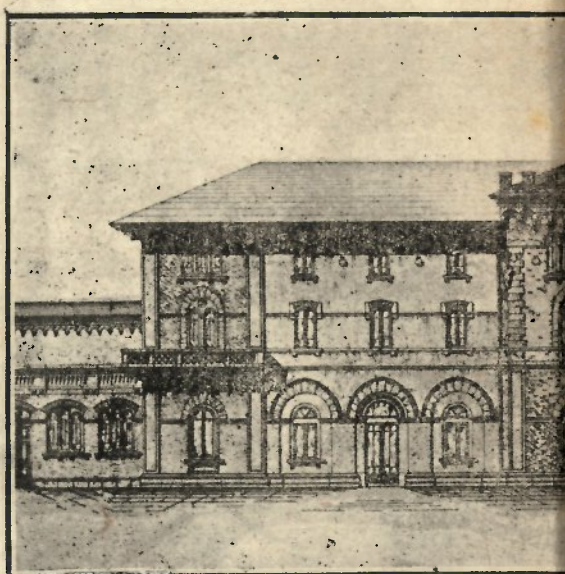
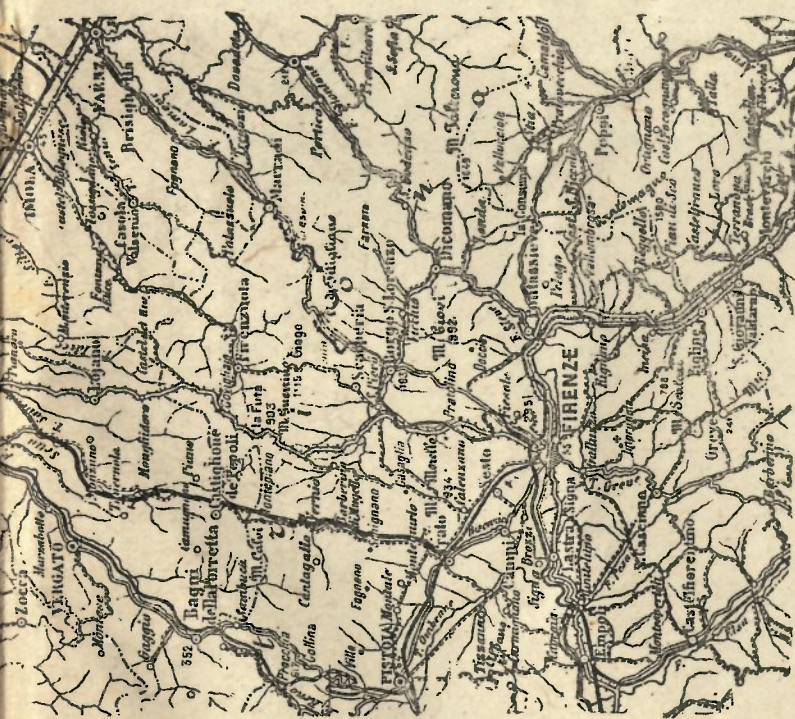
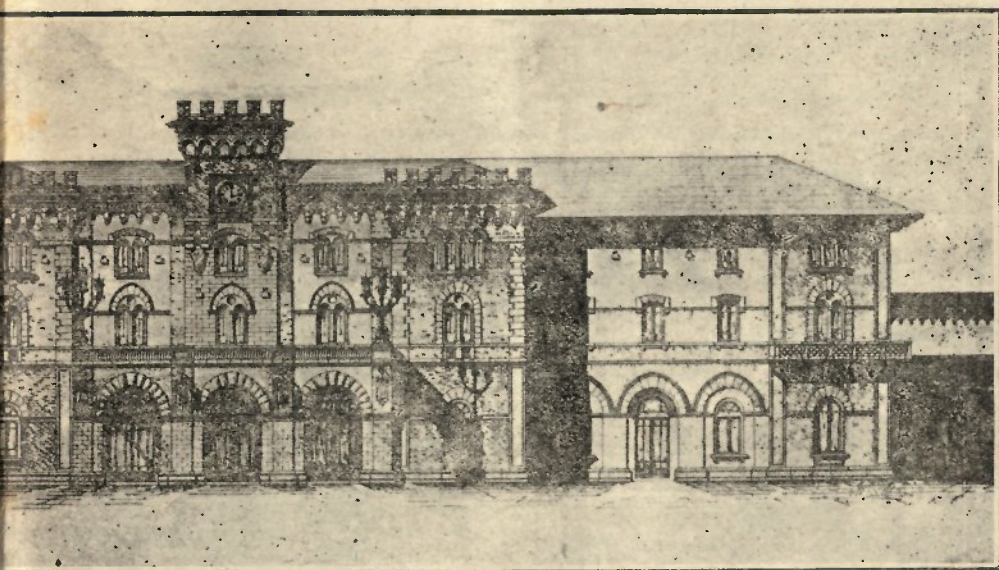
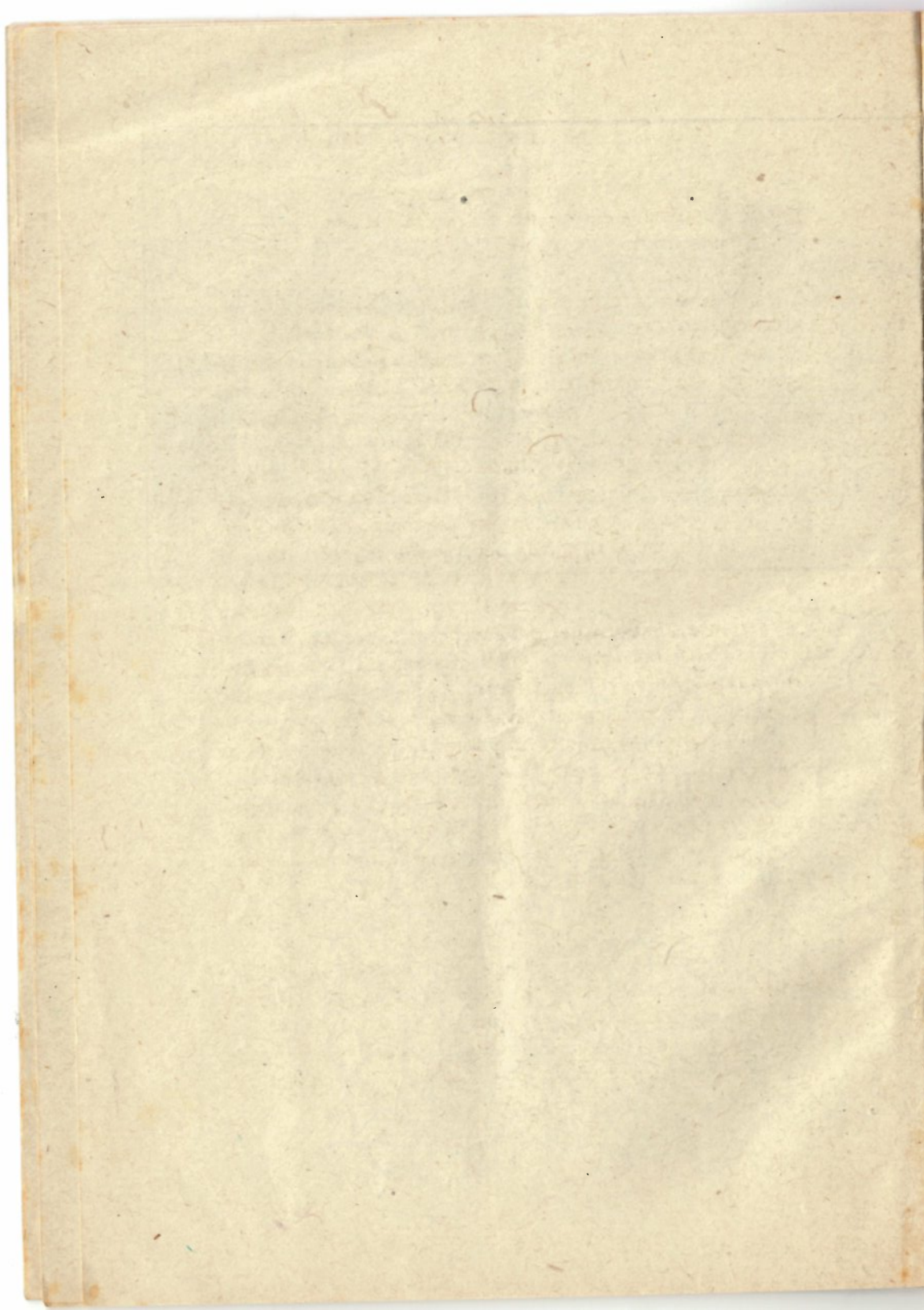
il Sindaco del tempo cav. Giuseppe Bacci e l' ing. Attilio Cerutti.

Anche l' ing. Sugliano si occupò della questione che tanto interessava e Firenze e Prato e Bologna e propose modifiche che, studiate dall' ing. Ceramelli, costituivano un tracciato per le valli del Setta, della Stura e del Mugello con una variante per la valle della Savena secondo il progetto Zannoni.

Tennero dietro repliche e controrepliche fino a che nel novembre 1902 il Ministro dei lavori pubblici, on. Balenzano — on. Zanardelli, Presidente del Consiglio — procedette alla nomina di una Commissione reale presieduta dal senatore ing. Giuseppe Colombo, con l' ufficio di « studiare e riferire sul modo più opportuno per risolvere il problema di una comunicazione ferroviaria direttissima fra Bologna e Firenze esaminando anche la convenienza, sotto ogni aspetto, di adottare la trazione elettrica sulla esistente linea Porrettana ».

La Commissione, scartata l'applicazione della trazione elettrica alla Porrettana, concluse esprimendo parere favorevole sul progetto Protche qua e là lievemente corretto e che proponeva una linea Firenze-Prato-Montepiano-Sasso nella quale ultima località il nuovo binario avrebbe dovuto coonnestarsi con la esistente linea Pistoia-Bologna.

Intervennero, poscia, le rappresentanze politiche di Bologna — on. Pini e Bacchelli — e di Prato — on. Antonio Angiolini —; furono eseguiti nuovi esami e nuove ricerche; fu ancora modificato il Progetto Protche con la variante Val di Setta - Val di Savena, in virtù della quale il tronco dalla Val di Setta avrebbe dovuto passare nella detta Val di Savena attraverso una Galleria per Monte Adone, e finalmente il 12 luglio 1908 — tredici anni meno un mese da oggi! — il Ministero, dopo una interpellanza di due

La nuova Stazione di Prato e il tracciato della Ferrovia Prato-Bologna.

FIRENZE
IMOLA
FAENZA
Brisighella
Marradi
Dicomano
Pontassieve
Firenzuola
Vergato
Bagni della Porretta
Castiglione de' Pepoli
PISTOIA
Empoli
Lastra a Signa
Figline
Poppi

dei deputati su ricordati, presentò alla Camera il progetto Protche rettificato, chiedendo uno stanziamento di 174 milioni di lire contro 136 milioni stanziati per il tracciato del Sasso.

Approvato il progetto di legge alla Camera ed al Senato, non mancava altro che tradurlo in pratica !....

Ma, passarono inutilmente i mesi e passarono inutilmente gli anni non ostante i continui richiami delle regioni e delle città interessate e non ostante gli appelli e le sollecitazioni dei Deputati di Bologna e di Prato.

La conflagrazione mondiale sorprese il vasto disegno in una fase semiletargica, mentre i lavori, iniziati così per dire, procedevano con esasperante lentezza: occorse il risveglio posteriore al conflitto, occorse che le deficienze e le insufficienze della Porrettana durante la guerra fossero palesi anche ai ciechi, occorse che la disoccupazione battesse preoccupante alle porte dei più indifferenti, occorse la solerzia di un concittadino assurto all' alta carica di Sottosegretario ai lavori pubblici, l'on. Bertini, perchè, una buona volta, la esecuzione tanto aspettata avesse, davvero, serio principio e perchè dal campo vago e indeterminato delle parole si pervenisse al campo meno lato e meno impreciso dei fatti.

Solo con gli ultimi mesi del 1920 e, più specificatamente, solo con la data odierna, la opera superba, dopo quasi vent' anni stolidamente perduti, si è avviata a sicura e ormai certa risoluzione !

***

Così, a volo, abbiamo passato in rassegna lo svolgimento della pratica per la direttissima Firenze-Bologna, ma sarebbero occorsi troppo spazio e troppo tempo per accennare, anche sommariamente, gli ostacoli che si dovettero superare, gli inciampi — e non tutti giustificati nè

ispirati a buon volere — che si dovettero rimuovere, le opposizioni, le gelosie, i ripicchi, i campanilismi, le ambizioni malsane che si dovettero vincere! Ah, se potessero parlare, tra gli scomparsi, Giovanni Ciardi, che per il primo ebbe la visione della nuova linea, il prof. Emilio Bertini, che dall' 83 fu per vario tempo il segretario del Comitato pratese di propaganda, l' ing. Attilio Cerutti, l'ing. Edoardo Vitta, il capitano Salvi, l' ex Sindaco Bacci, il Ministro Bertolini, il farmacista Alessandri!....

Lo sapete voi, tra i vivi, on. Angiolini, marchese ing. Niccolini, ing. Michelagnoli, ing. Emilio Abati, avv. Franchi, ing. Bacci, ing. Breschi, ing. Salvi-Cristiani, ing. Lotti, Igino Cecchi, Enrico Bruzzi, Paolo Fineschi, Giuseppe Ricci, ing. Raimondo Targetti, avv. Badiani, Giulio Braga, lo sapete voi, che alla effettuazione del vasto programma avete portato l' entusiasmo della parola, la vigoria della penna, la agilità dell' intelletto; lo sapete voi, signori della Cassa di Risparmio; voi, Industriali che avete finanziato le indagini, gli studi, le ricerche; lo sapete voi quanto questa popolazione ha trepidato, quanto ha sperato, quanto ha sofferto!

Ebbene, dite voi alla moltitudine operosa che porgerà il suo contributo di braccio e di pensiero al compimento del mirabile disegno, ditele voi che la nostra città non ha trepidato, non ha sperato, non ha sofferto invano: le trepidazioni, le speranze, le sofferenze vostre, le trepidazioni, le speranze, le sofferenze degli scomparsi e dei viventi hanno, adesso, il premio dovuto, il premio acquistato e meritato attraverso mezzo secolo di ansie, di contrasti, di opposizioni e di sacrifici!

Il Tracciato della linea

Il tracciato della linea Prato - Montepiano - Bologna, pur rimanendo integro nella sua forma generale secondo il progetto Protche emendato nell'ultimo tratto, ha subito e subisce modificazioni molteplici suggerite e richieste dalle esigenze dell'esecuzione.

Staccatosi dal tratto della linea Prato-Calenzano, nel punto dove sorgerà la nuova stazione di cui oggi è posta la prima pietra, corre lungo la sponda del Bisenzio e, sorpassato Vaiano, arriva presso Mercatale.

Qui comincia la galleria che nel progetto Protche avrebbe dovuto contenere una curva, possedere 6 pozzi e avere una lunghezza di chil. 18.023; la galleria che verrà costruita, invece, in conformità degli ultimi studi, passa sotto Col di Poggiòle, sottopassa la Provinciale, il Fiumenta, Col di Mezzana, Montepiano, il Gambellato e arriva nei pressi di Lagàro dove sorgerà la stazione detta di Castiglione. Avrà solo due pozzi abbinati, inclinati di circa 360 m. di profondità, sarà dritta, senza curve, ed avrà una lunghezza di chil. 18.810; avrà una sola livelletta discendente verso Prato del 2 per mille; la massima pendenza allo scoperto non oltrepasserà il 12 per mille e l' 8 per mille in galleria.

La stazione presso Mercatale prenderà il triplice nome di : Vernio-Cantagallo-Montepiano.

La galleria sarà costruita nella prospettiva di una linea a trazione elettrica : richiederà grossi rivestimenti di muratura e presenterà non poche difficoltà tecniche.

Dalla valle del Setta il tracciato va in Val di Savena

attraverso una galleria per Monte Adone di altri 8 chilometri e prosegue verso Bologna inserendosi a sud della linea Bologna-Ancona.

A titolo di curiosità, aggiungiamo che la galleria di Montepiano sarà la più grande galleria d'Italia.

La nuova stazione

Il progetto esecutivo della nuova stazione di Prato è stato elaborato dalla Direzione generale delle Ferrovie e approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in una adunanza del gennaio u. scorso.

Il progetto nella parte che comprende la formazione del piazzale era stato già approvato nell'anno antecedente.

Nel progetto del fabbricato — che potrà subire modificazioni e varianti — la facciata è a mattoni anzichè a intonaco, con l'alberese in basso e il mattone in alto, conforme le caratteristiche dei vecchi edifici pratesi. Con brevi ritocchi alle aperture e alla sommità e con opportuni alleggerimenti, l'edificio apparirà, senza dubbio, armonico e di ottimo gusto.

La spesa complessiva dei lavori per la nuova stazione è stata preventivata in circa 2 milioni e 800 mila lire ripartite sugli esercizi 1920-21 e 22-23.

Il Comitato Pratese per i Festeggiamenti

Papi Giocondo, *Sindaco di Prato, Presidente del Comitato* — Angiolini On. Dott. Antonio, *Vice-Presidente del Comitato* — Olivieri Grande Uff. Dott. Carlo, *Prefetto di Firenze* — Vettori Mons. Gabriele, *Vescovo di Prato* — Niccolini Sen. March. Eugenio — Del Buono Sebastiano, *Presidente Deputazione Provinciale di Firenze* — Targetti On. Avv. Ferdinando — Benelli On. Sem — Niccolini Ing. Marchese Giorgio, *Presid. Camera di Commercio di Firenze* — Braga Giulio, Strobino Ettore, Torricini Abdenago, Dini Mo. Vincenzo, Galardini Otello, Innocenti Angiolo, *Componenti la Giunta Municipale di Prato* — Barni Tullio, Franchi Alfiero, Puccetti Adriano, Aspettati Armando, *Consiglieri Provinciali del Mandamento di Prato Città e Campagna* — Materassi Prof. Armando, Coppini Cav. M. Eugenio, Bacci Giovanni, *Rappresentanti della Minoranza Consiliare di Prato* — Calamai Cav. Brunetto, Guasti Dott. Giovanni, *Consiglieri Camera di Commercio di Firenze* — Mele Avv. Ascanio, *Giudice in funzioni di Pretore di Prato* — Mazzocchi Gaetano, *Sindaco del Comune di Vernio* — Fabrizzi Mario, *Sindaco del Comune di Cantagallo* — Comm. Ing. Marone, *Direttore Ufficio Lavori Direttissima Bologna* — Abati Gen. Cav. Emilio, *Prato* — Cavaciocchi Cav. Ciro, *Pres. Associazione Arte Lana di Prato* — Ristori Cav. Francesco, *Presidente Associaz. Agraria di Prato* — Magni Michelangelo, *Presid. Unione Industriale di Prato* — Boccaccini Smeraldo, *per la G. E. della Camera del Lavoro di Prato* — Bacci Cav. Ing. Carlo, *Presidente Comitato Pro Direttissima Prato* — Toldo Prof. Giovanni, *Preside del R. Ginnasio-Liceo Cicognini Prato* — Simoncini Prof. Evaristo, *Rettore R. Convitto Cicognini Prato* — Buzzi Cav. Prof. Tullio, *Direttore della Scuola Professionale Prato* — Boffi Dott. Ferruccio, *Dirett. Scuole Tecniche di Prato* — Paoletti Prof. Flaminio, *Ispettore Scolastico di Prato* — Accivile Nicola, *Direttore di Stato Scuole Elementari di Prato* — Bibbolotti Cap. Francesco, *Comandante del Presidio Militare di Prato* — Canovai Dott. Tito Cesare, *Presidente Associazione ex-Combattenti del Mandamento di Prato* — Mungai Gennaro, *Presid. Associaz. Nazionale Mutilati e Invalidi di Guerra del Mandamento di Prato* — Mascii Dante, *Segret. Lega Proletaria, Mutilati, Inva-*

lidi e Reduci di Guerra Prato — Guerrini Goffredo, *per l'Alleanza delle Cooperative di Prato* — Olmi Marino, *per la Federaz. Coloni Mezzadri di Prato* — Papini Dario, *per il Sindacato Pratese della Stampa* — Badiani Comm. Avv. Angiolo, *Prato* — Guarducci Comm. Prof. Alfredo. *Prato* — Salvi-Cristiani Ing. Luigi, *Prato* — Meoni Prof. Giuseppe, *Prato* — Bettazzi Michele, Bottari Giuseppe, Fioravanti Giuseppe, Giraldi Giuseppe, Ricci Giuseppe, Pacchiani Cav. Graziano, *Membri del Comitato pro Direttissima* — Perini Avv. Guido, *Segret. dell'Unione Industriale e dell'Associazione Laniera Prato* — Magni Cav. Fortunato, *Direttore Associazione Agraria di Prato* — Vannini Cav. Dott. Pietro, *Segretario Generale del Municipio di Prato* — Ignesti Ing. Antonio, *Capo dell'Ufficio Tecnico Comunale di Prato* — Istituzioni pubbliche di beneficenza — Istituti bancari — Enti pubblici diversi — Fascio di combattimento — Associazioni politiche, umanitarie, filantropiche, musicali, artistiche e sportive — Franchi Cav. Avv. Tommaso, *Segretario Generale del Comitato* — Benelli Enrico, *Vice Segretario del Comitato.*

COMMISSIONE DI FINANZA

Guarducci Comm. Prof. Alfredo, *Presidente* — Querci Giovanni — Pagnini Giuseppe — Campolmi Cav. Babila — Berti Cav. Giulio — Ceccatelli Rag. Giuseppe, *Segretario.*

COMMISSIONE DEI FESTEGGIAMENTI

Braga Giulio, *Presidente* — Bacci Cav. Ing. Carlo — Menicacci Vincenzo — Coppi Domenico — Landini Giuseppe — Fiorelli Anchise — Ignesti Ing. Antonio — Ristori Ing. Arturo — Morganti Arch. Oreste — Chilleri Cav. Uff. Prof. Oreste — Colzi Arch. Adelio — Guarducci Amedeo — Deprez Ugo — Vallini Ugo — Salvi-Cristiani Ing. Luigi — Vacchi Cav. Ing. Carlo — De Martino Ing. Vittorio — Ricchi Ing. Francesco — Dolci Guido — Passi Ing. Antonio — Abati Ing. Fortunato — Condoni Pio — Primi Ing. Mario — Benelli Enrico, *Segr.*

COMMISSIONE INVITI E RICEVIMENTI

Calamai Cav. Pergentino, *Presidente* — Simoncini Prof. Evaristo — Perini Avv. Guido — Dini M.° Vincenzo — Lai Silvio — Morganti Carlo — Coppini Ademaro — Cappellini Diego — Fonti Italo — Cecchi Igino — Ciucci Efrem — Briganti Ettore — Posio Francesco — Cipriani Cipriano.

AGGREGATI

Querci Francesco — Calamai Giulio — Bellocci Gino — Gori Diego — Lastrucci Dante — Mazzoni Luigi — Martelli Giacomo — Ricceri Egisto — Gatti Francesco — Ammirandoli Mario — Benelli Enrico, *Segretario.*

COMMISSIONE PER LA STAMPA

Boffi Dott. Ferruccio E., *Presidente* — Fracassini Dott. Tommaso — Canovai Dott. Tito Cesare — Baldini Sac. M. Stefano — Cecchi Igino *Corrispondente de* Il Tempo — Nistri Cav. Prof. Enrico — Gori Oreste, *Redattore del* Lavoro — Nicastro Dott. Sebastiano — Papini Dario. *Corrispondente della* Nazione — Franchi Ivanhoe, *Corrispondente del* Nuovo Giornale — Piazzesi Guelfo, *Corrispondente del* Corriere della Sera — Giunti Labieno *Corrispondente dell'* Epoca — Bacci Giovanni, *Corrispondente del* Corriere d'Italia — Affortunati Eufemio, *Corrispondente dell'*Avvenire d'Italia — Bolognesi Alfonso, *Redattore della* Patria — Pupilli Sac. Eugenio, *Corrispondente dell'* Unità Cattolica — Cappellini Leopoldo, *Segretario.*

PROGRAMMA PER I FESTEGGIAMENTI

Ricevimento delle Autorità alla Stazione Ferroviaria.

Ore 8.30 Ricevimento in Municipio delle Autorità alle quali sarà offerto un rinfresco.

» 9 Le Autorità e gl'invitati si recheranno sul luogo della cerimonia.

» 10 Cerimonia della posa della prima pietra.

Alla predetta cerimonia saranno pronunziati dei discorsi da parte del Sindaco, del rappresentante del Governo e della Provincia.

» 12.30 Banchetto.

Nel pomeriggio sarà effettuata una gita lungo la Valle del Bisenzio percorrendo sul trenino di servizio la costruenda linea della Direttissima. — Alla sera sarà illuminata a luce elettrica la Via Firenze dove avranno luogo dei concerti bandistici e corali.

A SPESE DEL COMITATO PRATESE DEI FESTEG-
GIAMENTI PER LA POSA DELLA PRIMA
PIETRA DELLA NUOVA STAZIONE
FERROVIARIA, E A CURA
DELLA COMMISSIONE
DELLA STAMPA